

ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ

НЕДБАЙ Анна Василівна

УДК 341.96:347.796.3

**РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПУ «АВТОНОМІЇ ВОЛІ»
СТОРОНАМИ-УЧАСНИКАМИ ЗІТКНЕННЯ СУДЕН**

Спеціальність: 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;
сімейне право; міжнародне приватне право

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Одеса – 2009

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Одеській національній юридичній академії Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник

кандидат юридичних наук, доцент
КУЗНЕЦОВ Сергій Олександрович,
Одеська національна юридична академія,
професор кафедри морського та митного права

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор,
академік Академії правових наук України
МАЙДАНІК Роман Андрійович,
Київський національний університет
ім. Тараса Шевченка,
завідувач кафедри цивільного права;

кандидат юридичних наук
БРИЛЬОВ Олександр Анатолійович,
адвокат (м. Миколаїв)

Захист відбудеться 28 лютого 2009 р. о 10 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.03 Одеської національної юридичної академії за адресою: 65009, м. Одеса, Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Одеської національної юридичної академії за адресою: м. Одеса, вул. Піонерська, 2

Автореферат розісланий 26 січня 2009 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

П.П. Музиченко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Розширення зв'язків України з іншими державами зумовило виникнення різноманітних правовідносин, в які вступають громадяни України з громадянами, установами, юридичними особами інших держав, а також істотні зміни у понятті змісту міжнародного приватного права, його розширенні, зокрема за рахунок прав особистості. Проявом цього стали законодавчі норми, в яких право вибору законодавства у деліктних правовідносинах належить суду на основі врахування інтересів потерпілого. Крім того, з метою урахування інтересів потерпілого у деяких законодавствах установлюється можливість його автономії волі, яка означає, що потерпілий може у законодавчо-визначених межах самостійно здійснити вибір права для відшкодування шкоди, якої йому завдано.

Надзвичайні морські події взагалі та навігаційні аварії, зокрема, залишаються і сьогодні досить частим явищем у сфері торговельного мореплавства. Зіткнення суден – це вид навігаційної аварії, який становить майже третину усіх морських аварій. Але з огляду на наслідки – спричинення майнової шкоди, шкоди здоров'ю людини і навіть загибель людей – це аварія, яка несе найбільшу загрозу. Загибель 22 березня 2008 р. у Південно-Китайському морі 17 українських моряків та транспортно-буксирного судна «Нафтогаз-67» в результаті зіткнення з балкером «Яохай» є таким сумним прикладом.

Торговельне мореплавство має міжнародний характер, тому подія «зіткнення суден» є підставою для виникнення деліктних зобов'язань, що у більшості випадків мають кваліфікуватись як приватноправові правовідносини з іноземним елементом. Правова колізія у таких випадках стосується вирішення питання визначення правопорядку, що має застосовуватися до правовідносин сторін-учасників зіткнення суден. Загально визнаним колізійним принципом для таких випадків був, до недавнього часу, принцип місця завдання шкоди (*lex loci delicti commissi*). Але сьогодні для вирішення зазначеної колізії усе більшого визнання набуває використання сторонами деліктного зобов'язання колізійного принципу «автономії волі» (*lex voluntatis*).

Відсутність наукових досліджень, які стосуються проблем реалізації принципу «автономії волі» сторонами деліктного зобов'язання взагалі та його реалізації у безпосередній формі – використанні в обставинах зіткнення суден сторонами-учасниками, зокрема, – обумовлює необхідність здійснення цього дослідження.

Вивченню питань, пов'язаних з міжнародною уніфікацією норм права, гармонізацією права України з міжнародним приватним правом взагалі, та таких, що регулюють відносини у галузі міжнародного торговельного мореплавства, зокрема, присвячували свої наукові праці М. Богуславський, О. Брильов, С. Гурєєв, А. Довгерт, Г. Іванов, Т. Ківалова, А. Колодкін, В. Корецький, В. Коссаєв, Л. Лунц, В. Луць, Н. Майданик, Р. Майданик,

О. Маковський, С. Кузнецов, М. Сібільов, А. Степанюк, Г. Федіняк, Є. Харитонов, О. Харитонova, Ю. Червоний, Р. Шишка. Питання реалізації загальних принципів цивільного законодавства та правового регулювання зобов'язань за зовнішньоекономічними договорами (контрактами) досліджували Т. Боднар, В. Ротань.

Що стосується України як морської держави, слід визнати, що ефективність функціонування морської галузі має для неї особливе значення. Але стан цієї галузі викликає сьогодні велику турботу. Такого висновку дійшли правники-науковці Є. Додін, С. Ківалов, О. Шемякін, праці яких було присвячено висвітленню стану правового регулювання відносин у цій галузі суспільного виробництва, які було використано у цьому дослідженні.

Першим до вивчення загальних проблем, пов'язаних із деліктними зобов'язаннями у міжнародному приватному праві, та проблем правового регулювання відносин сторін деліктного зобов'язання звернувся у 1963 р. В. Звєков. Деліктні зобов'язання, що виникають у сфері торговельного мореплавства, досліджували С. Гурєєв, Г. Іванов, О. Маковський, А. Сидоренко, О. Шемякін. Але дослідження цих авторів не були пов'язані з вивченням проблем реалізації колізійних принципів, зокрема проблем використання принципу «автономії волі». Є. Кабатова і О. Банковський вивчали загальні проблеми застосування принципу автономії волі сторін (зокрема, проблем визначення статуту деліктного зобов'язання).

Наукові дослідження, спрямовані на вивчення проблем реалізації принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден у безпосередній формі, є відсутніми, що обумовлює як теоретичну, так і практичну актуальність і доцільність цієї роботи для розвитку міжнародного приватного права України.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження є складовою плану науково-дослідної роботи Одеської національної юридичної академії «Традиції та новації у сучасній українській державності й правовому житті» на 2006–2010 роки (державний реєстраційний номер 0106U004970), яка пов'язана з науковою програмою Міністерства освіти і науки України «Актуальні проблеми будівництва демократичної соціальної правової держави відповідно до положень Конституції України», а також включене до плану науково-дослідної роботи кафедри морського та митного права Одеської національної юридичної академії за темою: «Морське, митне та інформаційне право України у ХХІ столітті», яка є складовою плану науково-дослідної роботи Одеської національної юридичної академії «Правові проблеми становлення і розвитку сучасної української держави» на 2001–2005 роки (державний реєстраційний номер 0101U001195).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є удосконалення теоретичних засад реалізації у міжнародному приватному праві України колізійного принципу «автономії волі»

щодо правового регулювання відносин сторін деліктних зобов'язань, зокрема, використання – реалізації у безпосередній формі – колізійного принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден з додержанням загальних засад цивільного законодавства: справедливості, добросовісності та розумності.

Для досягнення зазначеної мети дисертаційної роботи було визначено до вирішення такі завдання:

упорядкувати та здійснити аналіз наявних даних щодо виникнення, становлення та розвитку доктрини та практики реалізації принципу «автономії волі» як колізійного принципу міжнародного приватного права;

з'ясувати сучасний стан чинного законодавства України і доктрини українського міжнародного приватного права щодо реалізації принципу «автономії волі» взагалі та використання цього принципу сторонами-учасниками зіткнення суден, зокрема;

узагальнити практику міжнародно-договірної уніфікації правил регулювання приватноправових відносин, що виникають в обставинах зіткнення суден;

визначити правовий статус Лісабонських правил 1987 року (Правила відшкодування збитків із зіткнення суден 1987 року);

узагальнити погляди щодо юридичного змісту та визначення поняття, яке охоплюється термінологічним словосполученням «зіткнення суден»; сформулювати авторське комплексне визначення поняття події «зіткнення суден»;

дослідити правові наслідки та обставини події «зіткнення суден» як обставини, що обумовлюють використання сторонами-учасниками події принципу «автономії волі»;

елементи (склад) деліктного зобов'язання із зіткнення суден;

просторові та часові обставини;

дослідити підстави виникнення деліктного зобов'язання із зіткнення суден як обставини, що обумовлюють використання принципу «автономії волі» сторонами-учасниками події «зіткнення суден»;

виробити науково обґрунтовані пропозиції та рекомендації щодо «розумного, справедливого і добросовісного» використання сторонами-учасниками події «зіткнення суден» принципу «автономії волі».

Об'єкт ом дослідження є правовідносини, які виникають у процесі реалізації колізійного принципу «автономії волі» в обставинах деліктного зобов'язання.

Предмет ом дослідження є теоретичні та практичні питання реалізації принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден.

Мет оди дослідження. Для досягнення мети й вирішення завдань дисертаційного дослідження було використано відповідні загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання.

З використанням загальнонаукового діалектичного методу

досліджувалися приватноправові відносини з іноземним елементом як складова частина суспільних відносин, що виникають у галузі торговельного мореплавства.

Використання історичного методу дозволило здійснити дослідження виникнення, становлення та розвитку доктрини та практики реалізації принципу «автономії волі» як колізійного принципу міжнародного приватного права, рівно як і сформулювати перспективи їх розвитку. Для упорядкування наявних даних щодо виникнення, становлення та розвитку доктрини та практики реалізації принципу «автономії волі» як колізійного принципу міжнародного приватного права було використано предметно-хронологічний метод. За допомогою формально-логічного методу і методу кількісного та якісного аналізу було узагальнено зібраний фактичний матеріал та зроблено відповідні висновки. Системно-функціональний і системно-структурний методи використовувалися для дослідження функціонально-системних зв'язків уніфікованих норм міжнародних договорів України з іншими нормами чинного законодавства України, що дало змогу з'ясувати сучасний стан чинного законодавства України і доктрини українського міжнародного приватного права щодо реалізації принципу «автономії волі» взагалі, та використання цього принципу сторонами-учасниками зіткнення суден, зокрема. Порівняльно-правовий (компаративний) і формально-юридичний методи використовувалися: для узагальнення поглядів щодо юридичного змісту та визначення поняття, яке охоплюється термінологічним словосполученням «зіткнення суден», і формулювання авторського комплексного визначення поняття події «зіткнення суден»; дослідження правових наслідків, обставин і підстав виникнення деліктного зобов'язання із зіткнення суден як обставин, що обумовлюють використання сторонами-учасниками події «зіткнення суден» принципу «автономії волі». Метод догматичного (логічного) аналізу, а також методи моделювання й прогнозування використовувалися при формулюванні висновків і при розробці пропозицій та рекомендацій.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в Україні спеціальним комплексним монографічним дослідженням проблем, що виникають у галузі реалізації сторонами-учасниками події «зіткнення суден» принципу «автономії волі» і пов'язаних із цим актуальних теоретичних та практичних питань. Наукова новизна дослідження визначається сучасним поданням наукових проблем, що виникають при застосуванні колізійних принципів у сфері недоговірних (деліктних) зобов'язань.

У межах цього дослідження одержано такі результати, що мають наукову новизну:

уперше:

одержано наукове положення про нетотожність загальних положень доктрини і чинного цивільного законодавства України правилам Конвенції

COLLISION 1910 (міжнародного договору України): не діє принцип «генерального делікту», тобто сам факт події «зіткнення суден» не є підставою для виникнення деліктного зобов'язання; не діє принцип «презумпції вини» особи, яка заподіяла шкоду; не діє положення про регулювання деліктних зобов'язань «виключно імперативними нормами цивільного законодавства»;

одержано наукове положення про те, що підставою виникнення деліктного зобов'язання із зіткнення суден може бути тільки рішення суду (ч. 5 ст. 11 ЦК України). Але таке твердження засноване не на умові, що цей випадок установлено «актами цивільного законодавства», а на положенні Конвенції COLLISION 1910 про неприпустимість правових презумпцій;

одержано наукове положення про таке: Конвенція COLLISION 1910 (ст. 2) містить правила, які застосовуються до випадків, коли подію слід кваліфікувати як подію «зіткнення суден» за відсутності суб'єкта деліктного зобов'язання, що має відшкодувати збитки – боржника: непередбачене зіткнення; зіткнення є наслідком непереборної сили; причина зіткнення залишилася сумнівною;

удосконалено:

визначення поняття «зіткнення суден». Маючи на увазі, що «зіткнення суден» передбачає заподіяння збитків – заподіяння майнової (матеріальної) шкоди іншій особі – запропоновано авторське комплексне визначення поняття, що охоплюється термінологічним словосполученням подія «зіткнення суден»;

уявлення про застосування Правил Lisbon Rules сторонами-учасниками зіткнення щодо визначення складу та розміру завданої шкоди, як використання принципу «автономії волі». Але слід мати на увазі: по-перше, обране право має визнавати застосування міжнародних звичаїв взагалі; по-друге, обране право має визнавати Правила Lisbon Rules як міжнародні звичаї, зокрема; по-третє, невідомо, чи визнає Україна Правила Lisbon Rules як міжнародні звичаї;

набуло подальшого розвитку:

уявлення принципу «автономії волі», як формули прикріплення, зокрема права визначення, передусім, прав та обов'язків сторін деліктного зобов'язання, яке останніми роками характеризують: розширення меж автономії волі; надання цьому принципу більшої гнучкості; закріплення положення про право обрання сторонами правовідносин застосовуваного права в універсальних та регіональних міжнародних угодах; застосування цієї формули як загальної, провідної по відношенню до інших колізійних норм, які мають субсидіарне значення; обмеження автономії волі застосуванням «сверхімперативних норм»;

твердження про відсутність розвиненої доктрини міжнародного приватного права, а звідси – практики застосування його положень в Україні взагалі та в обставинах, що досліджуються у цій роботі, зокрема;

висновок про можливість використання принципу «автономії волі» до події «зіткнення суден», тобто включення до договору акцесорної умови щодо статуту деліктного зобов'язання (наприклад, внесення умови «Both-to-Blame Collision Clause» до транспортних документів морського перевезення вантажів).

Практичне значення одержаних результатів. Результати досліджень, які сформульовані у дисертації, можуть бути рекомендовані до використання у:

науково-дослідній сфері – для подальшої теоретичної розробки доктрини міжнародного приватного права України і практичного розв'язання проблем, що виникають у галузі реалізації уніфікованих норм міжнародних договорів України, зокрема, у сфері реалізації принципу «автономії волі» у деліктних зобов'язаннях; для подальшого теоретичного вивчення з метою розробки пропозицій щодо практичної реалізації уніфікованих норм міжнародних договорів України у формах її безпосередньої реалізації та у формі правозастосовчої реалізації;

законотворчій діяльності – при розробці Верховною Радою України (комітетами, комісіями Верховної Ради України) проектів і прийнятті законів, внесенні змін до чинних законів, зокрема тих, що торкаються розробки проектів і прийняття законів, які стосуються прийняття автентичних текстів міжнародних конвенцій, згода на обов'язковість яких буде надаватися;

правозастосовчій діяльності – для забезпечення юридично коректної (з огляду як на міжнародне, так і на чинне українське законодавство та наукові доктрини і законодавство інших держав) правової кваліфікації обставин, що виникають у галузі торговельного мореплавства, зокрема події «зіткнення суден» і використання сторонами-учасниками події принципу «автономії волі»; долучення до правозастосовчого процесу як юристів-фахівців у галузі міжнародного приватного права (міжнародного приватного морського права), так і фахівців-практиків судноводіїв;

навчальному процесі – для підготовки та підвищення кваліфікації професіональних суддів; при викладенні навчальної дисципліни «Міжнародне приватне право» та спеціального навчального курсу «Міжнародне морське приватне право»; при розробці відповідних розділів підручників, навчальних посібників і практикумів.

Апробація результатів дисертації. Результати досліджень, викладених у дисертації, оприлюднені на: Міжнародній науково-практичній конференції «Треті Прибузькі юридичні читання» (м. Миколаїв, 23–24 листопада 2007 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми, тенденції і перспективи розвитку права в Україні» (м. Одеса, 7–8 грудня 2007 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Правові проблеми захисту прав моряків України» (м. Одеса, 14 грудня 2007 р.); Всеукраїнській науковій конференції «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 18–19 квітня 2008 р.); Міжнародній науково-практичній конференції

«Сучасний правопорядок: національний, інтегративний та міжнародний виміри» (м. Одеса, 13–14 червня 2008 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Четверті Прибузькі юридичні читання» (м. Миколаїв, 28–29 листопада 2008 р.).

Публікації. Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, що містяться в дисертації, викладені у 9 публікаціях, у тому числі 4 статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях, перелік яких затверджений ВАК України.

Структура роботи. Структура дисертації зумовлена метою та завданнями дослідження. Дисертаційна робота складається зі вступу, чотирьох розділів, які містять п'ятнадцять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації становить 244 сторінки, із яких основного тексту – 203 сторінки, 41 сторінка – список використаних джерел, що містить 431 джерело.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** розкриваються сутність і стан наукової проблеми та її значущість, обґрунтовуються необхідність проведення дослідження, актуальність і доцільність роботи для розвитку юридичної науки в Україні. Висвітлюється зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначаються мета і завдання дослідження, його об'єкт і предмет. Описуються методи дослідження, його теоретична основа. Розкриваються наукова новизна результатів дослідження, їх практичне значення. Наводяться відомості щодо апробації результатів дослідження та їх публікації.

Перший розділ «Етапи розвитку наукової думки за проблемою правового регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом. Виникнення та становлення принципу «автономії волі» складається з чотирьох підрозділів і присвячений вирішенню завдань упорядкування та аналізу наявних даних щодо виникнення, становлення та розвитку доктрини та практики реалізації принципу «автономії волі» як колізійного принципу міжнародного приватного права; з'ясуванню сучасного стану чинного законодавства України і доктрини українського міжнародного приватного права щодо реалізації принципу «автономії волі» взагалі, та використання цього принципу сторонами-учасниками зіткнення суден, зокрема.

У **підрозділі 1.1. «Міжнародне приватне право стародавнього світу. Виникнення принципу «автономії волі»** визнається існування вже у стародавньому світі основ міжнародного приватного права. Найважливішими витоками міжнародного приватного права в стародавньому світі стали: поява іноземного елемента в приватноправових відносинах і наявність відмінностей у регулюванні приватноправових відносин з іноземним елементом.

Авторка припускає наявність у цей період ознак матеріально-правового засобу регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом. До цього часу слід відносити і виникнення колізійного засобу регулювання, зокрема виникнення принципу «автономії волі».

У підрозділі 1.2. *«Міжнародне приватне право середньовіччя. Становлення принципу «авт ономії волі»* доводиться, що за часів середньовіччя доктрину міжнародного права доповнило вчення Шарля Дюмулена про «автономію волі» сторін, за яким сторони могли застосувати до договорів обрані ними звичаї. Існує думка, що це він започаткував теорію «автономії волі» у колізійному праві. На думку Савіньї, принцип «автономії волі» для розгляду колізійних питань майнового права є вихідним.

У підрозділі 1.3. *«Міжнародне приватне право новітнього часу. Розвиток ок застосування принципу «авт ономії волі»* наголошується, що основні поняття, пов'язані з визначенням, назвою, об'єктом, методами й суб'єктами регулювання, а також зі сферою застосування міжнародного приватного права, аналізувалися практично в усіх випадках при викладенні однойменної навчальної дисципліни.

Доводиться, що торговельне мореплавання має міжнародний характер, але регламентується сьогодні національними морськими законодавствами, між якими існують суттєві розбіжності. Неповнота міжнародної уніфікації морського права, обмежений склад учасників ряду багатосторонніх конвенцій з морського права і розбіжності між правовими системами окремих держав стають причиною виникання колізій різнонаціональних законів у галузі торговельного мореплавання. Дослідження колізійних проблем морського права мають, виходячи з цього, велике теоретичне й практичне значення.

У підрозділі 1.4. *«Міжнародне приватне право України. Принцип «авт ономії волі» в сучасній доктрині та законодавстві»* наголошується на тому, що на час написання робіт, які були досліджені в роботі, ще не було прийнято Закону України «Про міжнародне приватне право».

У минулому юридична практика відкидала можливість визначення статуту деліктного зобов'язання за згодою сторін про застосовуване право, але сучасне законодавство ряду держав свідчить про відхід від цього. У зв'язку з вищенаведеним, проблема вирішення колізій різнонаціональних законів шляхом реалізації у безпосередній формі принципу автономії волі сторонами-учасниками зіткнення суден вимагає більш повного наукового дослідження та обумовлює як теоретичну, так і практичну актуальність та доцільність роботи для розвитку міжнародного приватного права України.

Другий розділ «Етапи розвитку міжнародно-договірної уніфікації правил регулювання приватноправових відносин, що виникають в обставинах зіткнення суден» складається із трьох підрозділів і присвячений вирішенню завдань щодо узагальнення практики міжнародно-договірної уніфікації правил регулювання приватноправових відносин, що виникають

в обставинах зіткнення суден. Доводиться, що саме потреби юридичної практики, викликані бурхливим розвитком міжнародної торгівлі у XIX ст., обумовили появу уніфікованих міжнародно-правових конвенцій, що стосуються міжнародного приватного права.

У *підрозділі 2.1. «Зіткнення суден – вид навігаційної аварії: загальна характеристика»* визначено, що надзвичайні морські події взагалі, та навігаційні аварії, зокрема, залишаються і сьогодні досить частим явищем у сфері торговельного мореплавства. Зіткнення суден як вид навігаційної аварії – це майже третина усіх морських аварій. Але, з огляду на наслідки – спричинення майнової шкоди, шкоди здоров'ю людини і, навіть, загибель людей – це аварія, яка несе найбільшу загрозу.

У *підрозділі 2.2. «Міжнародні правила попередження зіткнення суден»* наголошується, що правила попередження зіткнення суден у морі існують сотні років, але в узаконеному вигляді вони з'явилися лише в минулому столітті.

Наголошується, що на Конференції, яка відбулася в Лондоні 1972 р., було підготовлено та вперше прийнято Конвенцію про Міжнародні правила попередження зіткнень суден, 1972 року. Конвенція встановила міжнародно-правову основу дій Правил та визначила порядок їхнього введення в дію та внесення до них у подальшому необхідних виправлень та доповнень.

У *підрозділі 2.3. «Міжнародно-договорні засади регулювання приватноправових відносин стосовно зіткнення суден»* розглядаються питання, пов'язані з розробкою та прийняттям міжнародних конвенцій, що стосуються правового регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом – деліктних зобов'язань із зіткнення суден.

Так, міжнародною угодою, що містить уніфіковані матеріальні норми про умови покладання цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну суднам, особам та майну в результаті зіткнення суден у морі, є Міжнародна конвенція щодо об'єднання деяких правил, які стосуються зіткнення суден, підписана в Брюсселі 23 вересня 1910 г. Україна є її стороною, тобто Конвенцію слід розглядати як нормативно-правовий акт, що має статус «міжнародного договору України» (Пункт 2.3.1. «Міжнародна конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються зіткнення суден 1910 року»).

Зроблено наголос на тому, що ані СРСР, ані Україна не були та не є учасниками Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил, які стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден, 1952 року. (Пункт 2.3.2. «Міжнародна конвенція щодо деяких правил, які стосуються цивільної відповідальності за справами із зіткнення суден 1952 року»).

На Лісабонській сесії Асамблеї 1987 р. Міжнародний морський комітет розробив та затвердив Правила компенсації збитків по справах про зіткнення – Лісабонські правила 1987 р., які не мають сили міжнародного договору. Лісабонські правила 1987 р. подібні до Йорк-Антверпенських правил про загальну аварію, на зразок яких їх

було змодельоване. Вони застосовуються лише в тому випадку, якщо власники суден, що зіткнулися, уклали угоду про визначення збитків, що підлягають відшкодуванню, за цими правилами (Пункт 2.3.3. «Правила відшкодування збитків із зіткнення суден (Лісабонські правила 1987 року)»).

Таким чином, доводиться, що стан процесу міжнародної уніфікації правил по справах про відшкодування збитків від зіткнення суден до теперішнього часу ще не може оцінюватися як завершений.

Третій розділ «Обставини і правові наслідки події «зіткнення суден», як обставини, що обумовлюють використання сторонами-учасниками події принципу «автономії волі» складається з чотирьох підрозділів і присвячений вирішенню завдань щодо узагальнення поглядів стосовно юридичного змісту та визначення поняття, яке охоплюється термінологічним словосполученням «зіткнення суден»; формулюванню авторського комплексного визначення поняття «подія «зіткнення суден»; дослідженню правових наслідків та обставин події «зіткнення суден» як обставин, що обумовлюють використання сторонами-учасниками події принципу «автономії волі».

Доводиться, що розширення зв'язків України з іншими державами зумовило виникнення різноманітних правовідносин, в які вступають громадяни України з громадянами, установами, юридичними особами інших держав. У зв'язку з цим, особливого значення набула проблема гармонізації національного законодавства України з міжнародним, насамперед, приватним правом. Крім того, для цілей врахування інтересів потерпілого у деяких законодавствах установлюється можливість його автономії волі. Але із норм різних законодавств, які дозволяють автономію волі, впливає, що остання може бути тільки обмеженою. Дослідження стосується, у першу чергу, Конвенції COLLISION 1910 – міжнародного договору України та інших норм колізійних і матеріально-правових, які становлять законодавство України, з метою визначення обставин, що обумовлюють обмеження у використанні принципу автономії волі сторонами-учасниками зіткнення суден.

У підрозділі 3.1. «Подія «зіткнення суден»: зміст і нормативно-правове визначення» запропоновано нове авторське комплексне визначення термінологічного словосполучення «подія «зіткнення суден» – це подія, що призвела до матеріального збитку або неминучої погрози заподіяння матеріального збитку («навігаційна (морська) аварія»).

Авторка наголошує про те, що нормативно-правове визначення цього термінологічного словосполучення є відсутнім.

У підрозділі 3.2. «Делікт не зобов'язання, що виникає із зіткнення суден: загальні положення» доводиться, що деліктне зобов'язання, як цивільне правовідношення, має ґрунтуватися на засадах добросовісності, розумності та справедливості. Авторка не погоджується із загальноприйнятим у галузі цивільного права твердженням: «На відміну від договірних зобов'язань, зміст та наслідки недоговірних

визначаються імперативними приписами актів цивільного законодавства, що не можуть змінюватися стороною (сторонами) зобов'язання». Доказ неправомірності цієї тези було визначено одним із основних завдань дослідження.

У підрозділі 3.3. *«Елементи (склад) деліктного зобов'язання, що є наслідком події «зіткнення суден», як обставини, що обумовлюють використання принципу «автономії волі»* розглянуто складові частини деліктного зобов'язання з огляду на їхню роль та місце у прийнятті сторонами-учасниками події «зіткнення суден» рішення про використання принципу «автономії волі».

Так, сторонами деліктного зобов'язання, що є наслідком події «зіткнення суден», слід визначати (Пункт 3.3.1. «Суб'єкти деліктного зобов'язання щодо події «зіткнення суден», як суб'єкти використання принципу «автономії волі»):

1) зобов'язальна сторона – «боржник»: судновласник/судновласники – «особа, яка на відповідній правовій підставі» володіє судном/суднами (об'єктом використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку), що кваліфікуються як судна-учасники події «зіткнення суден». Слід мати на увазі імперативну норму КТМ України про те, що «жодне із суден, що зіткнулися (слід читати: «жоден із судновласників суден, що зіткнулися»), не вважається винним (слід читати: «не вважається «боржником»), поки не буде доведено його вину (слід додати: «у судовому порядку»). У тексті ст. 6 Конвенції COLLISION 1910 це положення викладено так: «All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished» («Будь-які правові передбачення провини щодо відповідальності за зіткнення є неприпустимими»);

2) управнена сторона – «кредитор»: судновласник/судновласники суден, що кваліфікуються як судна-учасники події «зіткнення суден»; власники майна, яке на відповідній правовій підставі знаходиться на борту суден, що кваліфікуються як судна-учасники події «зіткнення суден» (вантажовласники, особи зі складу екіпажу судна, спецперсонал судна, пасажери); особи, суб'єкти немайнових прав (як на борту, так і не на борту суден, що кваліфікуються як судна-учасники події «зіткнення суден»); інші особи, суб'єкти майнових прав, що знаходяться не на борту суден, які кваліфікуються як судна-учасники «події «зіткнення суден».

Крім цього, Конвенція COLLISION 1910 передбачає застосування до випадків «зіткнення суден», якщо будь-яке одне судно-учасник події є «морським» («sea-going») судном (ст. 1). Однак визначення термінів «морське судно» і «судно внутрішнього плавання» у Конвенції є відсутніми. Додаткового тлумачення із цього приводу потребує кваліфікування таких обставин як «зіткнення суден» – зіткнення за участю суден «змішаного плавання». Автор дослідження вважає, що такі випадки слід кваліфікувати, виходячи з оцінки статусу таких суден як суден, що не є «суднами внутрішнього плавання».

Конвенція COLLISION 1910 (ст. 2) містить правила, які застосовуються до випадків, коли подію слід кваліфікувати як «подію «зіткнення суден» за відсутності суб'єкта деліктного зобов'язання, що має відшкодувати збитки – боржника. Тобто пряме, безумовне перенесення дії принципу «генерального делікту» на таке недоговірне зобов'язання є неможливим (Пункт 3.3.2. «Об'єкт деліктного зобов'язання щодо події «зіткнення суден». Визначення статуту деліктного зобов'язання»).

Реалізуючи принцип автономії волі або визначаючи право, що підлягає застосуванню, слід мати на увазі, що тим самим визначається коло колізійних норм, які належать до права певної держави, тобто коло та зміст норм, що визначають, право якої держави може бути застосоване взагалі, а також коло та зміст норм, що визначають правила правової кваліфікації, зокрема. Керуватися правилами колізійних норм мають як учасники правовідносин, так і суд та інші органи (Пункт 3.3.3. «Правова природа та значення принципу «автономії волі» в змісті деліктного зобов'язання»).

У **підрозділі 3.4. «Прост орові т а часові обст авини, що обумовлюють ь використ ання принципу «авт ономії волі»** доводиться, що відносини, які виникають із зіткнення суден, регулюються законодавством України у випадках: 1) якщо всі судна, що зіткнулися, є українськими та зіткненням не порушені інтереси третьої сторони, незалежно від того, де відбулося зіткнення; 2) якщо зіткнення відбулося у внутрішніх водах або територіальному морі України; 3) якщо зіткнення відбулося у відкритому морі та спір розглядається в Україні – застосовуються правила статей 297 – 303 КТМ України. Наведене свідчить про наявність деяких невідповідностей положень, що містяться в КТМ України, та положень, що містяться в Конвенції COLLISION 1910.

Четвертий розділ «Підстави виникнення деліктного зобов'язання із зіткнення суден, як обставини, що обумовлюють використання принципу «автономії волі» складається з чотирьох підрозділів і присвячений вирішенню завдань дослідження підстав виникнення деліктного зобов'язання із зіткнення суден, як обставин, що обумовлюють використання принципу «автономії волі» сторонами-учасниками події «зіткнення суден».

У **підрозділі 4.1. «Завдання збит ків»** доводиться, що питання, які належать до визначення збитків від зіткнення суден, що підлягають відшкодуванню, не врегульовані ані в КТМ України, ані в Конвенції COLLISION 1910 (Пункт 4.1.1. «Повна загибель судна»).

Однак, при підрахунку збитків, заподіяних при зіткненні суден, нерідко виникають спори, що стосуються обсягу відшкодування, порядку розрахунку збитків і т.ін. У зв'язку з цим звернення до правил Lisbon Rules варто кваліфікувати як використання сторонами-учасниками зіткнення суден принципу «автономії волі». Цей факт підтверджується оформленням Угоди за формою, що рекомендується (Пункт 4.1.2. «Ушкодження судна»).

У більшості випадків позов щодо ушкодження вантажу, пред'явлений до судна, що перевозить, залишається без задоволення згідно зі ст. 4 (2) Гаазьких правил, що звільняє перевізника від відповідальності у випадку втрати чи ушкодження вантажу, що виникли внаслідок помилки в судноводінні або управлінні судном. Однак судна, що зіткнулися, не вправі посилалися на навігаційну помилку, оскільки їхня відповідальність не регулюється Гаазькими правилами. Отже, вантажовласники мають кращі шанси на успіх, якщо вони позиваються до судна, що зіткнулося, а не до судна, що перевозило. Для того, щоб уникнути таких наслідків, перевізники виробили спеціальне застереження для включення до чартерів та коносаментів («Both-to-Blame Collision Clause») при застосуванні права США. В результаті застереження «Both-to-Blame Collision Clause» («Винні обоє»), яке відновлює право судна, «що перевозить вантаж», на звільнення від відповідальності за збиток, заподіяний вантажу в результаті «навігаційної помилки», стало включатися до коносаментів, до яких могло застосовуватися американське право (Пункт 4.1.3. «Майно на борту судна»).

У **підрозділі 4.2. «Протиправність діянь»** визначено суттєві особливості, які слід брати до уваги, визначаючи протиправність діянь, наслідком яких є подія «зіткнення суден». Так, Правило 2 «Відповідальність» Конвенції COLREG 72 говорить: «Ніщо в цих Правилах не може звільнити ані судно, ані його власника, ані капітана, ані екіпаж від відповідальності за наслідки, що можуть відбутися від невиконання цих Правил або від зневаги будь-якою обережністю, дотримання якої вимагається звичайною морською практикою або особливими обставинами даного випадку» (а) і далі: «При тлумаченні та застосуванні цих Правил слід звертати належну увагу на будь-якого роду небезпеки плавання та небезпеку зіткнення та на всі особливі обставини, включаючи особливості власне суден, які можуть викликати необхідність відступити від цих Правил для запобігання безпосередньої небезпеки» (b). Тобто судноводій не визнається винним, якщо його дії не засуджуються доброю морською практикою в якості невиправданих для обставин і часу цього конкретного випадку.

У **підрозділі 4.3. «Безпосередній зв'язок між протиправними діяннями та їх наслідками»** визначено, що сучасна судова практика по справах із зіткнень морських суден у якості критерію визначення вини виходить не із самого факту зіткнення, а ставить вирішення проблеми визначення вини в залежність від відповіді на питання, чи виявив судноводій той рівень професійного вміння та передбачливості, які вимагають від нього звичайних здатностей в обставинах цього конкретного випадку.

У **підрозділі 4.4. «Вина та розподіл вини»** визначено, що різні випадки зіткнень суден залежно від причини їхнього виникнення мають різні правові наслідки стосовно відшкодування збитків. Часом дуже важко встановити всі обставини зіткнення. Нерідко вдаються до допомоги експертів. Аналіз судових та арбітражних справ про зіткнення суден і, у першу чергу, англійських судових рішень свідчить, що дії судноводіїв

оцінюються, виходячи зі стандарту розумної передбачливості. Якщо в ході судового або арбітражного розгляду буде встановлено, що дії будь-якого судна або обох морських суден виходять за нижні параметри стандарту розумної передбачливості, то таке судно або обидва судна визнаються винними у зіткненні, що сталося, повністю або частково.

ВИСНОВКИ

У дослідженні здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової проблеми, що виявляється у подоланні колізії різнонаціональних законів в обставинах виникнення деліктних зобов'язань із зіткнення суден, шляхом реалізації у безпосередній формі колізійного принципу «автономії волі» сторонами-учасниками події «зіткнення суден».

1. Реалізуючи принцип «автономії волі» або визначаючи право, що підлягає застосуванню до відповідних приватноправових відносин з іноземним елементом, сторонам-учасникам події «зіткнення суден» слід мати на увазі, що тим самим визначається коло колізійних норм, які належать до права певної держави, тобто, коло та зміст норм, що визначають, право якої держави може бути застосоване взагалі, а також коло та зміст норм, що визначають правила правової кваліфікації обставин події, зокрема, за умови, що таке право може бути тільки обмеженим, а деліктне зобов'язання має ґрунтуватися на засадах добросовісності, розумності та справедливості.

2. Керуватися правилами колізійних норм мають як учасники правовідносин, так і суд та інші органи («інші органи, які мають повноваження вирішувати питання про право, що підлягає застосуванню»). Тому, дослідження стосувались, у першу чергу, положень Конвенції COLLISION 1910 (міжнародного договору України), колізійних і матеріально-правових норм, які становлять законодавство України, з метою визначення обставин, що обумовлюють обмеження у використанні принципу автономії волі сторонами-учасниками події «зіткнення суден». Це обумовлює як теоретичну, так і практичну актуальність та доцільність роботи для розвитку міжнародного приватного права України.

3. Самостійне вирішення питання щодо використання (реалізації у безпосередній формі) принципу «автономії волі» за відсутності спеціальних правових знань уявляється практично неможливим. «Розумним» у разі такої події уявляється залучення до справи юристів-фахівців у галузі міжнародного приватного права (міжнародного приватного морського права).

4. Вибір права України не може бути рекомендованим як «розумний» за відсутності розвиненої доктрини міжнародного приватного права та практики застосування його положень взагалі та в обставинах, що досліджуються у цій роботі, зокрема. Але, якщо сторони-учасники дійдуть згоди про підписання мирової угоди, право України може бути рекомендованим.

5. Деякі положення чинних нормативно-правових актів України не є тотожними положенням міжнародного договору України – Конвенції COLLISION 1910. Слід додати про відсутність офіційного тексту Конвенції COLLISION 1910 українською мовою і про необхідність вирішення цього питання відповідно до норм чинного законодавства.

6. У тексті Розділу VII ЗУ МПрП йдеться про «недоговірні зобов'язання» та «зобов'язання, що виникають внаслідок завдання шкоди», але визначення понять, що покриваються зазначеними термінологічними словосполученнями, відсутні. Таке твердження є справедливим і до певної частини тексту КТМ України. Але ЦК України щодо з'ясування цього питання, за умови дотримання положень Конвенції COLLISION 1910, свідчить про нетотожність їх загальних положень: не діє принцип «генерального делікту», тобто сам факт події «зіткнення суден» не є підставою для виникнення деліктного зобов'язання; не діє принцип «презумпції вини»; не діє положення про регулювання деліктних зобов'язань «виключно імперативними нормами цивільного законодавства». Підставою виникнення деліктного зобов'язання із зіткнення суден може бути тільки рішення суду (ч. 5 ст. 11 ЦК України). Але таке твердження засноване не на умові, що цей випадок встановлено «актами цивільного законодавства», а на положенні Конвенції COLLISION 1910 про неприпустимість правових презумпцій. Це положення знайшло свого закріплення у відповідних статтях КТМ України.

7. Запропоновано таке визначення термінологічного словосполучення: «Зіткнення суден» – це надзвичайна морська подія (морська навігаційна аварія) – подія «зіткнення суден» – подія, наслідком якої є: завдання збитків (шкоди) суднам та/або майну, що перебуває на них (у т.ч. вантажам, що перевозяться); та/або особам, що перебувають на них (у т.ч. особам суднового екіпажу, пасажиром та іншим особам) та їх майну; та/або третім особам та їх майну; виникнення (за певних умов) деліктного зобов'язання – приватноправових правовідносин, пов'язаних із завданням шкоди внаслідок правопорушення (з іноземним елементом для даного випадку); виникнення права здійснити вибір права, що підлягає застосуванню до відповідних правовідносин (право реалізації принципу «автономії волі»), зокрема права визначення статуту деліктного зобов'язання (обрання форм, методів і способів відшкодування збитків (шкоди).

8. «Розумність», «протиправність», «винність» діянь судноводія може бути встановлена тільки фахівцем, який має певний досвід такої діяльності, що обумовлює непередбачуваний підсумок його роботи. Таке становище проблеми визначення суб'єктного складу, юридичного і матеріального об'єкта деліктного зобов'язання дає підстави кваліфікувати його як алеаторне зобов'язання взагалі, а не тільки за невизначеністю його об'єкта, як це прийнято в доктрині цивільного права. Вищевикладене слід мати на увазі при вирішенні питання про визначення права (використовуючи принцип «автономії волі»).

9. Конвенція COLLISION 1910 (ст. 2) містить правила, які застосовуються до випадків, коли подію слід кваліфікувати як «подію «зіткнення суден» за відсутності суб'єкта деліктного зобов'язання, що має відшкодувати збитки – «боржника»: непередбачене зіткнення («the collision is accidental»); зіткнення є наслідком непереборної сили («the collision is caused by force majeure»); причина зіткнення залишилася сумнівною («the cause of the collision is left in doubt»). Ці правила відображені у ч. 1 ст. 298 КТМ України.

10. Стаття 2 Правил COLREG 72 вимагає від осіб, що здійснюють управління рухом суден, обирати спосіб маневрування, який відповідає особливим обставинам певної ситуації загрози зіткнення, навіть відходу від правил маневрування, встановлених Правилами, на користь, зокрема правилам «доброї морської практики» (українська судова практика не визнає цього положення).

11. Застосування Правил Lisbon Rules сторонами-учасниками зіткнення щодо визначення складу та розміру завданої шкоди слід розглядати як використання принципу «автономії волі». Але, слід мати на увазі, що: по-перше, обране право має визнавати застосування міжнародних звичаїв взагалі; по-друге, обране право має визнавати Правила Lisbon Rules як міжнародні звичаї, зокрема. За цих обставин можна констатувати: по-перше, ЗУ МПрП визнає застосування міжнародних звичаїв; по-друге, невідомо, чи визнає Україна Правила Lisbon Rules як міжнародні звичаї (відповідь на це питання може дати тільки судова практика).

12. Внесення умови «Both-to-Blame Collision Clause» до транспортних документів щодо морського перевезення вантажів слід розглядати як використання принципу «автономії волі» до події «зіткнення суден», тобто акцесорної умови щодо статуту деліктного зобов'язання.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Недбай А.В. Столкновение судов : понятие и нормативно-правовое определение /А.В. Недбай //Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. – Вип. 32 /Голов. ред. С.В. Ківалов; відп. за вип. Л.І. Кормич. – Одеса: Фенікс, 2007. – С. 36-41.

2. Недбай А.В. Основания возникновения обязанности-ответственности в случае столкновения судов : наличие имущественного вреда /А.В. Недбай //Судова апеляція. – 2007. – № 4. – С. 66-69.

3. Недбай А.В. Возмещение убытков, причиненных столкновением: ущерб судну, грузу и иному имуществу /А.В. Недбай //Митна справа. – 2008. – № 1. – С. 96-101.

4. Недбай А.В. Просторові обставини, що обумовлюють використання принципу «автономії волі» /А.В. Недбай //Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. – Вип. 34. – Одеса: Фенікс, 2008. – С. 199-206.

5. Недбай А.В. Оговорка «Both-to-Blame Collision Clause»: содержание и применение /А.В. Недбай //Визначальні тенденції генезису державності і права: зб. наук. праць міжнар. наук.-практ. конф. «Треті Прибузькі юридичні читання»; м. Миколаїв, 23–24 листопада 2007 р. – Миколаїв: Іліон, 2007. – С. 596-599.

6. Недбай А.В. Возмещение убытков, причиненных столкновением : «полная гибель» судна и утрата «имущества на борту» /А.В. Недбай //Наук. записки Міжнародного гуманітарного університету. – 2007. – № 7. – С. 154-156. Матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми, тенденції і перспективи розвитку права в Україні»; м. Одеса, 7–8 грудня 2007 р.

7. Недбай А.В. Мировая сделка : реализация принципа «автономии воли» в обстоятельствах столкновения судов /А.В. Недбай //Правове життя сучасної України: тези доповідей Всеукр. наук. конф. «Правове життя сучасної України»; м. Одеса, 18–19 квітня 2008 р. – Одеса: Фенікс, 2008. – С. 251-253.

8. Недбай А.В. Международная унификация коллизионных норм по делам о столкновении судов /А.В. Недбай //Сучасний правопорядок: національний, інтегративний та міжнародний виміри: тези Міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасний правопорядок: національний, інтегративний та міжнародний виміри»; м. Одеса, 13–14 червня 2008 р. – Одеса: Фенікс, 2008. – С. 117-119.

9. Недбай А. Часові обставини, що обумовлюють використання принципу «автономії волі» /А.В. Недбай //Сучасний вимір держави та права: зб. наук. праць: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. «Четверті Прибузькі юридичні читання»; м. Миколаїв, 28–29 листопада 2008 р. – Миколаїв: Іліон, 2008.– С. 379-381.

АНОТАЦІЯ

Недбай Г.В. Реалізація принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Одеська національна юридична академія, Одеса, 2009.

У дисертації досліджується проблема подолання колізії різнонаціональних законів в обставинах виникнення деліктних зобов'язань із зіткнення суден шляхом реалізації у безпосередній формі принципу «автономії волі» сторонами-учасниками події «зіткнення суден».

Уперше в Україні здійснено спеціальне комплексне монографічне дослідження у сфері реалізації принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден. Доведено, що використовуючи принцип

«автономії волі», тобто визначаючи право, що підлягає застосуванню до відповідних приватноправових відносин з іноземним елементом, сторони-учасники події «зіткнення суден» визначають коло норм, які належать до права певної держави і які будуть застосовані за умови, що цей вибір може бути тільки обмеженим.

Отримано результати, що є новими науковими положеннями, рішеннями, пропозиціями та надані здобувачем особисто.

Ключові слова: колізія законів, зіткнення суден, сторони-учасники події «зіткнення суден», деліктні зобов'язання, статут деліктного зобов'язання, реалізація принципу «автономії волі».

АННОТАЦИЯ

Недбай А.В. Реализация принципа «автономии воли» сторонами-участниками столкновения судов. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Одесская национальная юридическая академия, Одесса, 2009.

Исследуется проблема преодоления коллизии разнонациональных законов в обстоятельствах возникновения деликтных обязательств из столкновения судов путем реализации в непосредственной форме принципа «автономии воли» сторонами-участниками происшествия «столкновение судов».

Работа является первым в Украине специальным комплексным монографическим исследованием правоотношений, возникающих в сфере реализации принципа «автономии воли» сторонами-участниками «столкновения судов». Доказано, что используя принцип «автономии воли» или определяя право, которое подлежит применению к соответствующим частноправовым отношениям с иностранным элементом, стороны-участники происшествия «столкновение судов» определяют совокупность норм, принадлежащих к праву определенного государства, и применимых при условии, что такой выбор может быть только ограниченным.

В исследовании получены результаты, являющиеся новыми научными положениями, решениями, рекомендациями, которые предложены автором лично. В прошлом юридическая практика отказывала в возможности определения статута деликтного обязательства соглашением сторон о применимом праве. Современное законодательство отходит от этого «табу» (А. Банковский). Отношение к принципу «автономии воли» как к коллизионному принципу в последние годы характеризует: расширение пределов его применения; придание ему большей «гибкости»; закрепление положения о праве избрания сторонами правовотношений применимого права в международных универсальных и региональных соглашениях; применение принципа «автономии воли» как основного по отношению к другим коллизионным принципам, которые приобретают

субсидиарный характер; ограничение использования принципа применением «сверхимперативных норм». Руководствоваться нормами коллизионного права должны как участники правоотношений, так и суд и иные органы (органы, имеющие полномочия решать вопросы о праве, подлежащем применению). В связи с этим, исследование касалось, в первую очередь, положений Конвенции COLLISION 1910 (международного договора Украины), коллизионных и материально-правовых норм, составляющих действующее законодательство Украины, с целью установления обстоятельств, обуславливающих ограничения в использовании (реализации в непосредственной форме) принципа «автономии воли».

Впервые в отечественной науке международного частного права получены научные положения: о несоответствии общих принципов доктрины и действующего законодательства Украины правилам международного договора Украины; о том, что основанием возникновения деликтного обязательства из столкновения судов может быть только решение суда; о том, что неопределенность установления субъектного состава, юридического и материального объекта деликтного обязательства из столкновения судов и недопустимость при этом юридических презумпций дает основания квалифицировать его как алеаторное деликтное обязательство.

С целью усовершенствования современной доктрины предложено комплексное определение понятия, охватываемого терминологическим словосочетанием «происшествие «столкновение судов», а также дано представление об использовании Правил Lisbon Rules как пример использования принципа «автономии воли» и избрания правил, являющихся международным обычаем. Получил дальнейшее развитие вывод о возможности использования принципа «автономии воли» до наступления «происшествия «столкновение судов», т.е. включения в договор акцессорного условия, касающегося определения статута деликтного обязательства.

Даны практические рекомендации: самостоятельное, без привлечения специалистов в области международного частного права, решение вопроса об использовании принципа «автономии воли», при отсутствии специальных правовых знаний является практически невозможным; избрание права Украины, по причине отсутствия совершенной доктрины международного частного права и практики применения его положений судами, не может быть рекомендовано как «разумное» решение.

Ключевые слова: коллизия законов, столкновение судов, стороны-участники, происшествия «столкновение судов», деликтные обязательства, статут деликтного обязательства, реализация принципа «автономии воли».

SUMMARY

***Nedbay G.* Realization of «autonomy of will» principle by the parties to the collision between ships. – Manuscript.**

Dissertation for Candidate Degree in Law. Speciality 12.00.03 – Civil Law and Civil Procedure; Family Law; International Private Law. – Odessa National Legal Academy, Odessa, 2009.

The problem of the elimination of the conflict of various national laws in the circumstances of depicts arising from collision between ships by the way of realization in ingenuous form of «autonomy of will» principle by the parties to the accident «collision between ships» is investigated in the dissertation.

This dissertation is the first in Ukraine special complex monographic investigation of actual theoretic and practice problems which arise in the matter. The parties to the «collision between ships» accident, using the «autonomy of will» principle, or choose the law applicable to proper private relationships with international element, fix the group of rules which belongs to the law of a fixed state and which are to be applicable, provided that the choose may be only limited. As a result of investigation the new scientific concepts were obtained by candidate himself.

Key words: conflict of laws, collision between ships, parties involved in the collision, delicts, delict's statute, realization of «autonomy of will» principle.